TRAFIKDIREKTIONEN STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR
Ban- och byggnadsavdelningen
Im/IP

TM/18

341

Ovan. Järnvägsinspektören
V. O. V.
för kännedom.
21/10-52
Nils Lundén

TILL HANDL.

Arbetsplan

för omställning till tunnelbanetrafik på linje 11 lördagen och söndagen den 25 och 26 oktober 1952.

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN
JÄRNVÄGSBYRÅN
Dnr JV 595
22 OKT. 1952

Förutsättning.

Spårvägstrafiken på delen Lindhagensgatan - Islandstorget nedläggas, så att Islandstorget frilägges från spårvagnstrafik klockan 1900 lördagen den 25 oktober och sträckan Åkeshov - Lindhagensgatan klockan 2000 samma dag. Efter denna tidpunkt finnes inga trafikvagnar på spåren, utan disponeras dessa enbart för banarbeten, bentransporter och signal- samt strömskenearbeten. Arbetet skall bedrivas så, att samtliga arbeten äro klara omkring klockan 0500 söndagen den 26 oktober 1952, för att strömskenan skall kunna sättas under spänning omkring klockan 0545. Banan tages då i anspråk för provning av signalsystemet till omkring klockan 0900. Härefter skall banan disponeras för invigningståg. För att säkra skisserat arbetsförlopp måste med hänsyn till väderlek m.m. beredning ordnas för de med omställningsarbetet sysselsatta arbetstagarna. I samband med omställningen erforderliga arbeten äro i huvudsak följande.

Banarbeten.

Lindhagensgatan jämte Thorildsplan.

Vid Lindhagensgatan skola de två växlarna, som förbinda tunnelbanespåren med ytnätet, borttagas. Spår inläggas samt makadaniseras och stoppas. Stängselöppningarna igensättas provisoriskt genom bannästarens försorg. Erforderlig arbetsbelysning ordnas genom bannästarens försorg. Hänskapet vid Kristineberg svarar även för borttagning av trappa till utgående plattform vid Thorildsplan samt igensättning av stängslet där. Obs! två öppningar.

Kristineberg.

Vid utgående spår rives plattformen och provisoriskt stängsel uppsättes genom bannästarens försorg.

Vid ingående spår rives trappan till plattformen och provisoriskt stängsel uppsättes genom sektion Bana.

Traneberg.

Uppgången till trappan stänges med ett provisoriskt stängsel. För åtgärden svarar banmästaren. Enär belysningen till stationen är kopplad till Pressbyråns kiosk, kan densamma ej borttagas förrän stationen stänges. Enligt överenskommelse med Pressbyrån skall kiosken kvarstå till efter tunnelbanetrafikens öppnande, då den borttransporteras på natt. Pressbyrån stänger kiosken klockan 2000.

Alvik Östra.

Förbindelseväxlarna för linje 12 i linje 11:s spår borttagas. Växlarna lyftas ur spår och uppläggas mellan trafikspår. Arbetet bör vara klart omkring klockan 0300 söndagen den 26 oktober 1952. Banmästaren svarar för erforderlig belysning på platsen.

Alvik.

Vid utgående spår skall hela plattformen rivas och provisoriskt stängsel sättas på sträckan.

Vid ingående spår rives trappan och provisoriskt stängsel uppsättes, som avstänger banområdet från intilliggande gångväg och Pressbyråns kiosk. För åtgärderna svarar ingenjör Holmkvist, som även ordnar erforderlig belysning.

Stora Mossen.

Trapporna till plattformarna rivas och stängsel dragas för plattformarna. Arbetet utföres genom entreprenör.

Abrahamsberg.

Trapporna till plattformarna rivas och stängsel dragas för plattformarna. Arbetet utföres genom entreprenör.

Brommaplan.

Trapporna till plattformarna rivas och stängsel dragas för plattformarna. Arbetet utföres genom entreprenör.

Åkesbov.

Utgående plattform rives genom ingenjör Holmkvist. Arbetet skall vara klart för stängselsättning klockan 2200 lördagen den 25 oktober 1952. Stängselsättningen utföres genom entreprenör.

Ingående plattform rives och provisoriskt stängsel uppsättes förbi Pressbyråns kiosk. För åtgärden svarar entreprenör. Ingenjör Holmkvist svarar för erforderlig belysning.

Färjestadsvägen.

Trapporna till plattformen rives och hål i stängslen igensättas genom entreprenör. Vid Ban- och byggnadsavdelningens upplagsplats skall växeln i huvudspår vara spikad för rakspår senast klockan 0500 söndagen den 26 oktober 1952.

Islandstorget.

Här skola tre växlar i huvudspår borttagas och spårläggning ske samt makadamisering och justering. Strömskenan läggas och svetsas. Arbetsplatsen skall

vara klar för provtrafik klockan 0500. Hål i stängsel om cirka 40 m igensättas genom sektion Bana, som även svarar för erforderlig belysning. För alla provisoriska stängselsättningar gäller, att stängselentreprenören i god tid före omställningstrafiken skall lägga upp erforderlig stängselmateriel på respektive arbetsplatser. Ingenjör Linnér svarar för att denna planering blir genomförd och bekantgjord för arbetsbefälet.

Bantransporter.

För undanskaffande av gammal och tillförsel av för banans färdigställande erforderlig ny materiel planeras följande bantransporter.

Islandstorget.

Vid tunnelbanestationen Islandstorget uppställes under lördagen den 25 oktober 1952 på spår mot Vällingby fem makadamvagnar och på spår mot staden ytterligare fem dito. På samma plats stationeras två lok + spårbunden kran, som skall deltaga i arbetet med banbyggnaden. Efter arbetets avslutande skola dessa fordon ingå till Färjestadsvägens uppställningsspår eller till uppställningsspår vid Alvik. Lok och vagnar skola vara undan från huvudspår före klockan 0500 söndagen den 26 oktober 1952.

Alvik Östra.

Vid Alvik uppställes lok + två makadamvagnar, som skola utgå till Alvik Östra sedan växlarna borttagits och nytt spår lagts. Lok + vagnar skola efter arbetets färdigställande återgå till Alviks station, där de skola vara undan från trafikspår senast klockan 0500. Obs! Kontaktledningen brytes från gångviadukten och österut. Slipersstopp ordnas på 12:ans ändspår.

Kristineberg.

Från Alvik utgår till Kristineberg lok + två stora trallor, som placeras på utgående spår för upplastning av virke från riven plattform. Detta tåg skall gå till Råsunda över Viktor Rydbergsgatan och vara undan från tunnelbanespår före klockan 0500 söndagen den 26 oktober 1952.

Lindhagensgatan.

På utgående spår i rännskenenätet (södra rampen) uppställes lok + två trallor för lastning av växel. Detta tåg undanföres över Fridhemsplan till Råsunda. Gummiburen kran erfordras. Inne i tunneln på utgående spår uppställes lok + två makadamvagnar för makadamisering av båda spåren, som kan ske genom omväxling till ingående spår i övergångsväxeln. Växeln vid ingående spår baxas tvärs och uppläggas på norra rampgatan. Lok + makadamvagnar undanföres till Råsunda över Viktor Rydbergsgatan.

Strömförsörjning.

För provkörningen måste spänningen på kontaktledningen brytas innan strömskenan kan sättas under spänning. För linjedelen mellan Alvik - Islandstorget brytes därför spänningen på luftledningen klockan 0515 och strömskenan sättes under spänning klockan 0545. För att underlätta visiteringen av banan innan strömskenan sättes under spänning, skall arbetsbefälet sammanträffa vid Islandstorget och tillsammans företaga besiktning från klockan 0400 till klockan 0500.

Bespisning.

Som tidigare meddelats kommer bolaget att utspisa sina arbetstagare med ett mål varm mat vid Thorildsplan, Alvik och Islandstorget. Utspisningen sker vid Islandstorget klockan 2330, vid Alvik och Thorildsplan klockan 2400 enligt nedanstående schema. För att de olika bespisningsställena ej skola bli överbelastade, måste arbetstagarna på respektive avdelningar i möjligast mån fördelas som nedanstående visar. Mat utdelas till vid Spårvägsbolaget anställda mot uppgivande av anställningsnummer.

Utspisning natten mellan den 25 och 26 oktober 1952.

Kategori	Thorildsplan	Alvik	Islandstorget
Manskap.			
Sektion Bana	20	25	40
Sektion Ledningar	-	10	-
Sektion Signaler	2	5	2
Sektion Husbyggnader	-	9	8
Trafikavdelningen, förare	4	4	4
Växelreparatörer	-	-	2
Övriga reparatörer	1	1	-
Kranförare	1	-	1
Chaufförer	1	1	1
	29	55	58
Befäl.			
Sektion Bana	2	2	2
Sektion Ledningar	-	2	-
Sektion Signaler	-	2	-
Sektion Husbyggnader	-	2	-
Trafikavdelningen	1	-	1
Svets	1	-	1
	4	8	4

Kategori	Thorildsplan	Älvik	Islandstorget
Ingenjörer.			
Sektion Bana	1	-	1
Sektion Ledningar	-	2	-
	1	2	1
Reserv.	6	5	2
Summa per bespisningsställe	40	70	65

Mat och dryck till ytterligare erforderligt mellanmål bör medföras av arbetstagaren och förtäras på rast, som överenskommes med befälet på respektive arbetsplats.

Kläder.

Alla befattningshavare, som ha egna regnkläder, böra medföra dylika.

Sektionscheferna svarar för att regnkläder finnes i lämpliga depåer för dem underställd personal.

Maskiner.

För alla nödvändiga arbetsmaskiner bör reserv finnas vid lätt åtkomligt förrådsställe (Färjestadsvägen eller Älvik).

Hastighetstavlor.

Alla tavlor på tunnelbanedelen Lindhagensgatan - Råcksta skola nedtagas. Vid tunnelbanetrafikens upptagande skall vid Älvik nya tavlor uppsättas, dels för 35 km/h och dels för 50 km/h.

Vid växelpartierna Kungsgatan skall hastighetstavlor för 30 km/h uppsättas. Tavelplacering enligt särskild förteckning.

Stockholm den 18 oktober 1952.

(Nils Lundén)